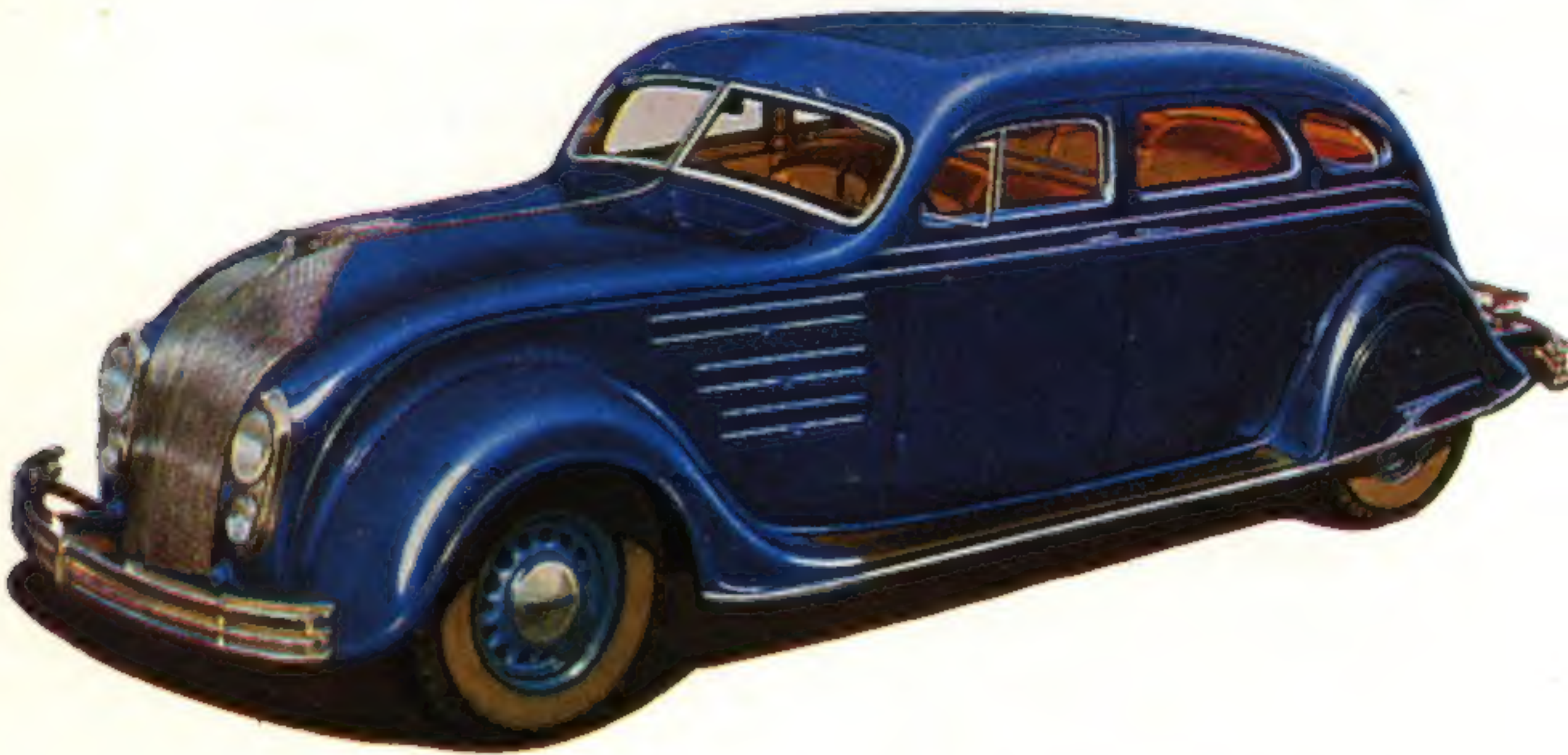
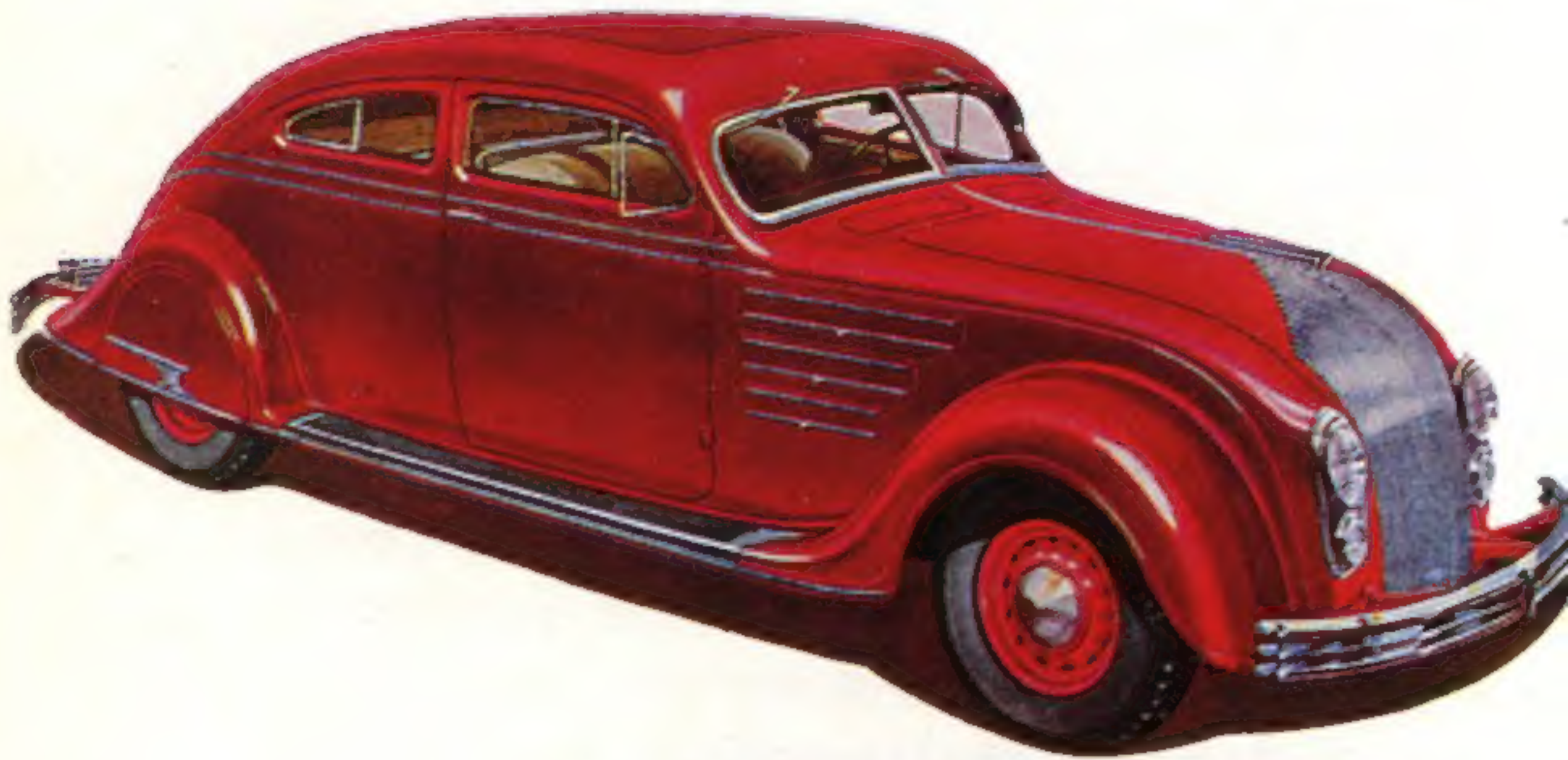
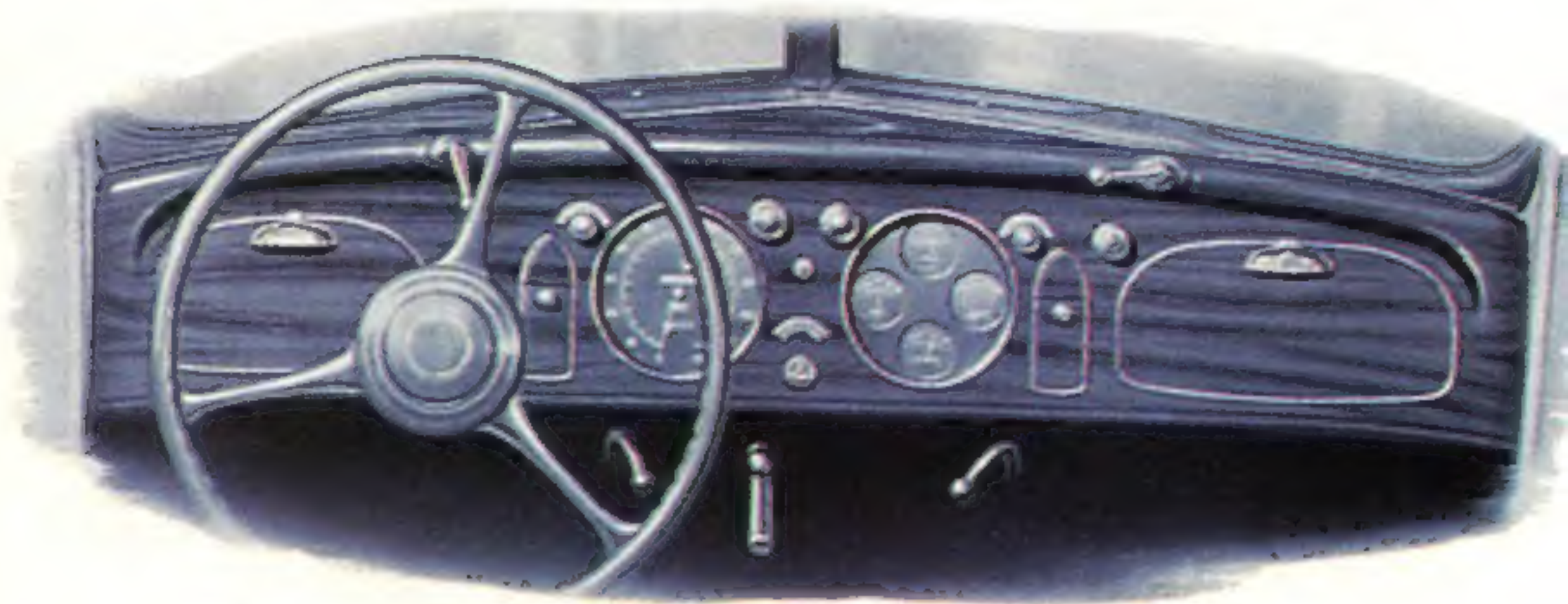


1934. Chrysler Imperial Airflow Eight
«Coupe» 5 places.

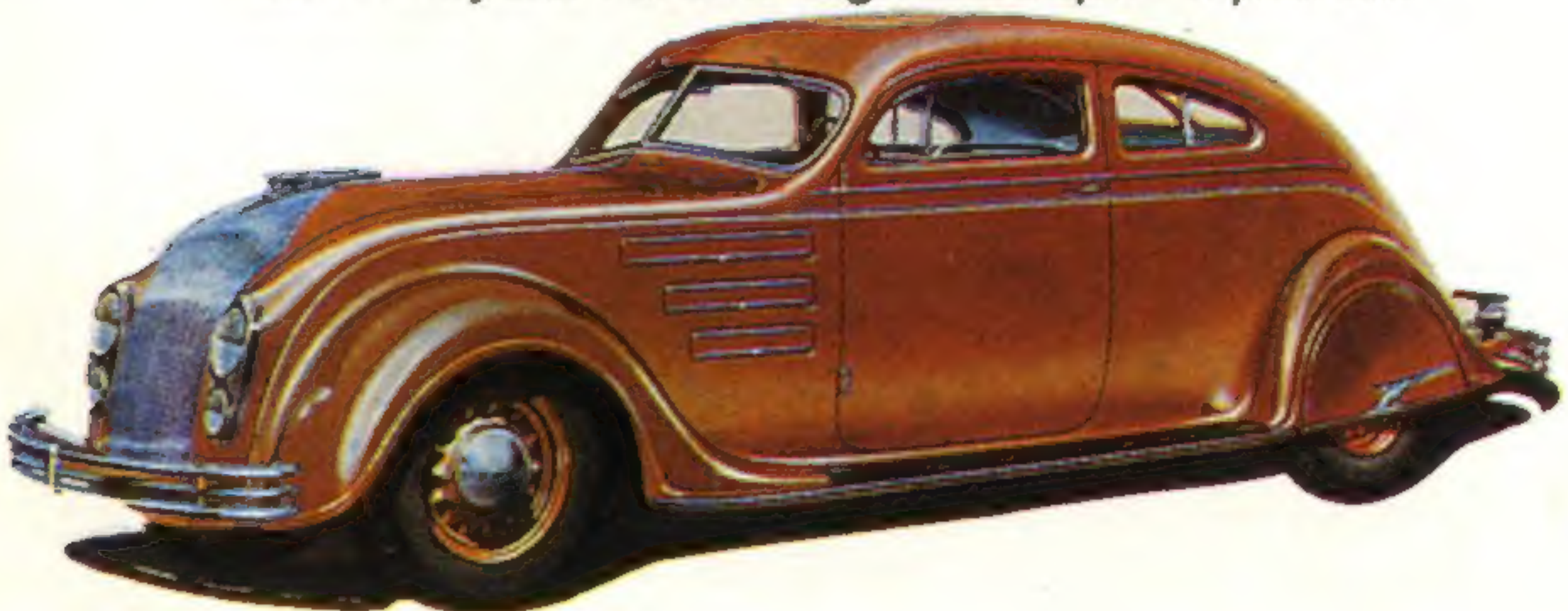


1934. Chrysler Airflow Eight «Sedan» 6 places.

1934. La planche de bord de l'Airflow.

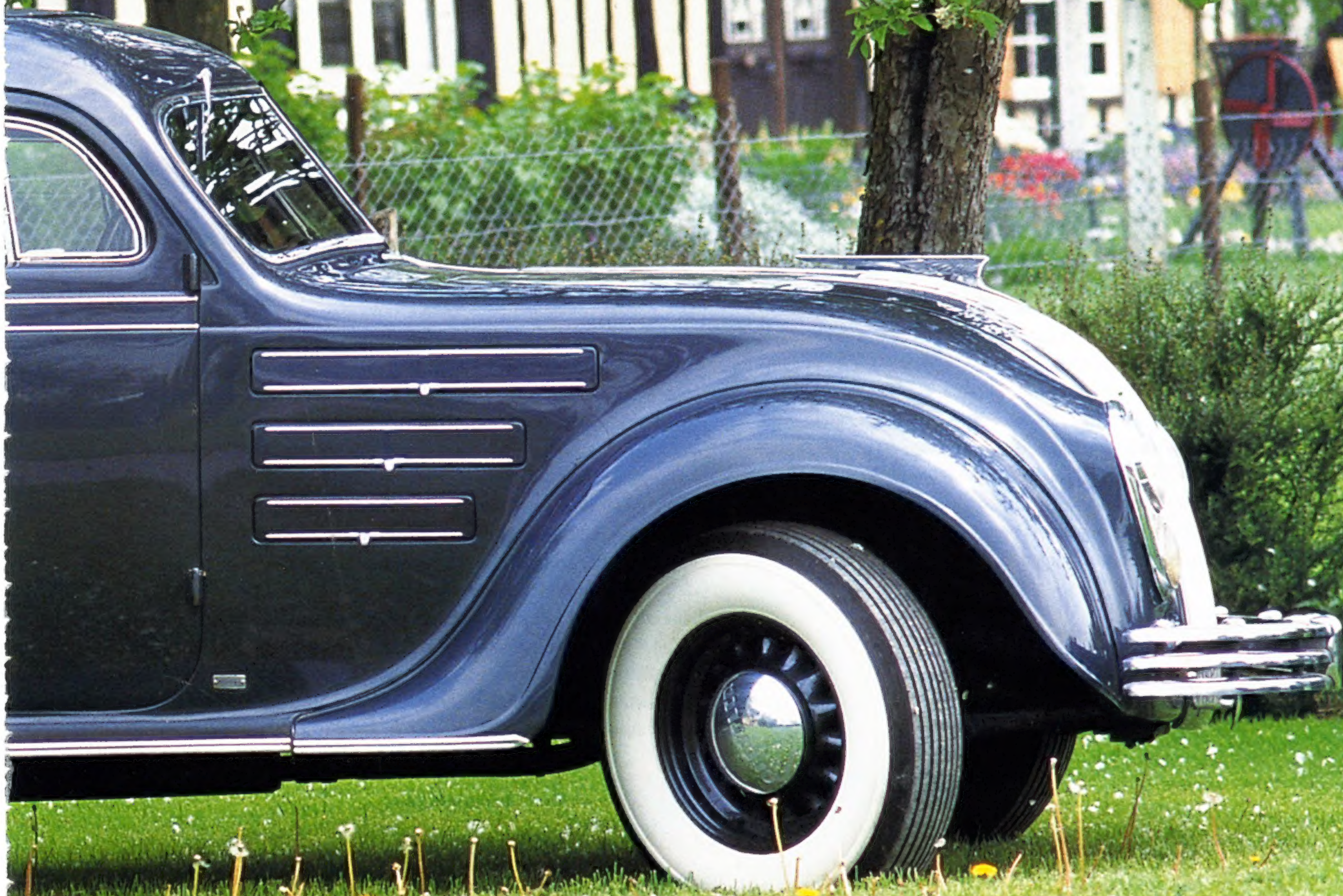


1934. Chrysler Airflow Eight «Coupe» 6 places.



L'aérodynamique a été, en automobile, la grande affaire de la fin des années 30, et c'est la Chrysler Airflow qui a lancé le mouvement. Cela ne lui a pas porté chance : l'audace (ou la maladresse ?) de ses lignes, dessinées pour la première fois en soufflerie, lui a valu une carrière commerciale calamiteuse. Méritait-elle mieux ?

PAR DIDIER VIALARD





L'armature chromée des sièges donne à l'intérieur une allure ferroviaire ou aéronautique. En tout cas, l'espace ne manque pas ! A droite, même s'il ne faut pas la confondre avec une voiture de rallye, l'Airflow est vive et stable sur la route. Attention seulement aux brusques changements de cap...



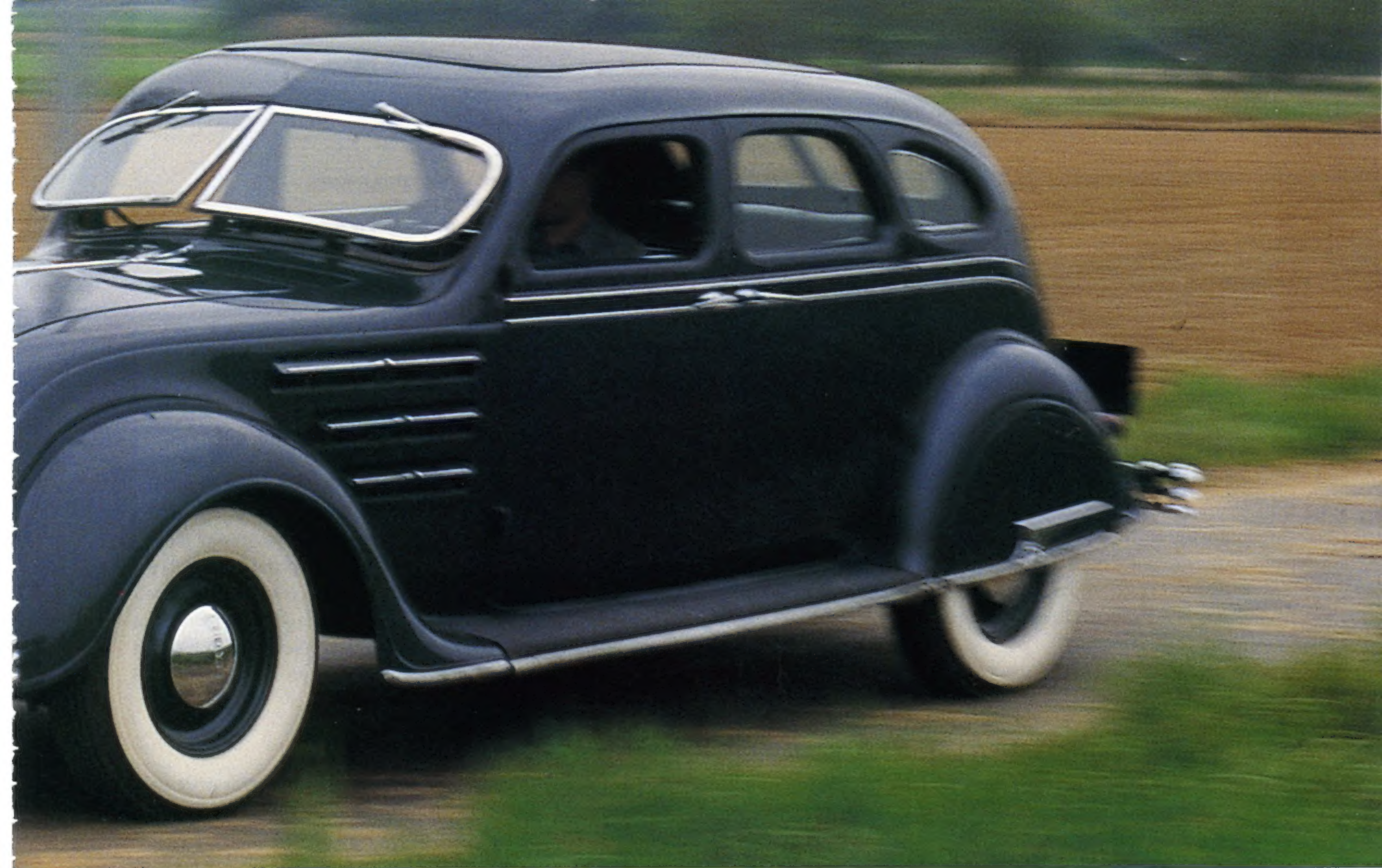
Si les panels de consommateurs et les études de marché rigoureuses avaient existé au début des années 30, la Chrysler Airflow n'aurait jamais vu le jour, écrit James M. Flammang dans son ouvrage *Chrysler chronicle*. Mais quel dommage cela aurait été pour l'histoire de l'automobile ! Et de fait, l'Airflow laisse deux images fortes et contradictoires dans les mémoires : celle d'une audace incroyable, qui a fait entrer l'automobile mondiale dans l'ère de "l'aérodynamisme", mais également le souvenir d'un bide commercial retentissant. Est-elle vraiment si vilaine ?

Au premier contact, on pourrait la prendre pour une Peugeot 402 qui aurait abusé du Coca, des hamburgers, et des ice-creams... si ce n'était la

Le trois quarts arrière est probablement l'angle le plus élégant de l'Airflow. Son dos fuyant dynamise la ligne et fait vieillir d'un coup les "caisses carrées", ses contemporaines de 1934.

402, postérieure de plusieurs années, qui s'était inspirée de la Chrysler. Car elle en impose par ses dimensions, cette Airflow ! Du pare-brise jusqu'à l'arrière, tout va bien. La ceinture de caisse, très haute, ne fait pas dans le lumineux. Mais son aspect massif est contrebalancé par l'arrière fuyant et les caches sur les roues arrière, qui dynamisent la voiture et l'éloignent des "caisses carrées", pour lui offrir la légitimité d'un objet technique et dynamique. En un sens, avec l'Airflow, l'automobile rompait enfin avec l'héritage des diligences pour entrer dans son âge adulte. Mais l'avant, surtout avec cette calandre de 1934, cristallise toutes les critiques. C'est sûr, après avoir sacrifié pendant des années au culte de la belle grille de radiateur verticale encadrée de deux phares bien dégagés, cela devait faire un choc. D'autant qu'en toute franchise, cette face avant dite "en chute d'eau", de dimensions "niagaresques", manque singulièrement d'inspiration. Massive, elle ne rattrape même pas en agressivité ce qu'elle abandonne en grâce. Ses phares, placés bas, semblent avoir coulé à la base d'ailes avant qui auraient fondu sous un soleil trop ardent. Et pourtant,





tout maladroit qu'il est, ce souci d'intégration des phares était une vraie révolution en 1934 et concrétisait des mois de travail en soufflerie.

Car l'Airflow était avant tout une voiture d'ingénieurs, conçue par Carl Breer, dessinée par Oliver Clark, mais surtout voulue par Walter P. Chrysler lui-même. Tout semble avoir commencé en 1927. L'histoire dit que Carl Breer remarque à cette époque une escadrille d'avions, qu'il avait d'abord pris pour un vol d'oies sauvages, tant l'épure de leur ligne était fuyante. Il en parle avec l'aviateur Orville Wright, et dessine une auto en forme de goutte d'eau. Breer persiste et installe à Highland Park, au siège de Chrysler, une soufflerie (la seconde après Ford) destinée à tester ses travaux. Ils aboutissent en 1932 à la réalisation de deux prototypes roulants, baptisés "Trifon-Special", qui permettent de valider en essais les solutions retenues pour celle qui allait devenir l'Airflow.

Symbole fort

A l'origine, cette voiture devait porter la marque De Soto. Mais Walter P. Chrysler en personne insista pour qu'elle soit d'abord un produit Chrysler : l'année 1934 célébrant les 10 ans de la marque, un modèle aussi révolutionnaire était un symbole fort, sensé attirer les projecteurs sur les produits de Highland Park. Ce qu'elle fit sans doute, mais pas exactement avec les effets souhaités... Il ne s'en vendit en effet que 10 839 exemplaires en 1934 et 7 751 en 1935, une misère comparée aux près de 15 000 Chrysler 8 cylindres écoulées en 1933. Pourtant, le 8 décembre 1934, une Airflow Custom Imperial de 140 ch battait plusieurs records, dont celui des 500 km à 147,150 de moyenne : il restera invaincu pendant vingt ans. Les aménagements de détail (nouvelle calandre en 1935, coffre ouvrant de l'extérieur en 1936) n'y changeront rien : l'Airflow ne sera jamais un best-seller et sa production cessera en 1937, laissant la place aux bien plus conventionnelles Airstream qui, depuis 1935, assuraient les arrières de la marque. Il ne faut pas dramatiser pour autant l'effet négatif de l'Airflow sur la santé de l'entreprise : les chiffres de production de la marque Chrysler, tous modèles confondus, ont été en constante progression à cette époque, passant de 32 000 exemplaires en 1933 à plus de 106 000 en 1937,

tandis que le grand succès commercial des Dodge et Plymouth assurait à la Chrysler Corporation une santé financière tout à fait enviable. Le mythe qui veut que l'Airflow ait placé Chrysler à deux doigts de la faillite est donc parfaitement infondé. C'est plutôt du côté de la créativité que son effet a été le plus négatif, car cette mauvaise expérience a stérilisé pour près de vingt ans toute audace stylistique chez Chrysler.

La recherche aérodynamique n'était pas le seul attrait technique de cette voiture. Sa carrosserie adoptait une construction originale, les éléments de tôle étant soudés sur une structure légère en acier, elle-même solidaire du châssis. Et côté mécanique, elle adoptait un nouveau positionnement du moteur, au-dessus de l'essieu avant, qui permettait de placer les passagers bien au milieu des roues, améliorant ainsi leur confort, et répartissant mieux les masses : le "centrage américain" était né. En revanche, le capot qui s'ouvre d'un bloc cache un huit cylindres "tristement latéral" de 3,9 l, alimenté par un simple carbu, mais coiffé tout de même par une culasse en alu.



Détail amusant : les déflecteurs des vitres avant peuvent descendre avec la glace principale s'ils sont ramenés en position fermée.



Quand vous ouvrez la portière, vous comprenez que la seule pièce légère de cette voiture c'est sa culasse. L'intérieur est sombre, douillet, et plutôt original. Le piétement chromé qui soutient la sellerie allège un peu l'ensemble. Mais l'accès aux bagages passe par le dossier arrière, que l'on soulève de préférence à deux...

Au volant maintenant ! Désagréable, hein, cette jolie barre chromée, que vous heurtez de la hanche... Mais les ecchymoses valent le détour. Les mains naturellement posées sur le volant très vertical, vous avez de quoi vous occuper l'œil. Deux gros compteurs centraux donnent l'un la vitesse, l'autre la pression d'huile, la température d'eau, la charge, et le carburant.

La ventilation fait l'objet de nombreuses attentions : deux manivelles permettent d'entrebâiller les demi-pare-brise ; sous le tableau de bord s'ouvrent les trappes d'aération. L'air ainsi admis peut passer sous la structure des sièges, dessinée à cet effet, pour s'échapper ensuite par les vitres de custode qui s'entrebâillent. Mais le morceau de bravoure, ce sont les déflecteurs des portes avant : ils pivotent grâce à de petits papillons chromés. Et une fois fermés, ils descendent avec l'encadrement de vitre et s'es-

Reconnaissable entre toutes, par sa rupture radicale avec les habitudes esthétiques de l'époque, l'Airflow a laissé l'image d'un laideron. Avec le temps, même si cette face avant manque singulièrement de finesse, les jugements se font moins négatifs.

camotent donc complètement. Pour l'hiver, l'Airflow était également l'une des premières voitures équipées en série d'un chauffage digne de ce nom.

Le contact est au milieu du tableau et le démarreur juste au-dessus. Le huit en ligne répond immédiatement, son doux ronron met en confiance. Rien à dire sur la pédale d'embrayage, relativement souple. Heureusement car l'embrayage, lui, est brutal et l'on apprécie de pouvoir le doser sans effort. Seconde tout de suite, sans double pédalage — merci les synchros — mais en prenant tout de même son temps au point mort.

L'accélération étonne par sa vigueur. On se surprend à écraser la pédale, pour faire décoller l'avion, pardon la voiture, et se dépêcher de passer la 3^e, toujours avec le même rituel de flânerie au point mort. Et ça continue de pousser. Pas étonnant quand on y réfléchit : avec 1 700 kg et 122 ch, elle a le même rapport poids/puissance qu'un bon vieux Range V8 des années 80. Et en plus, elle est profilée...

Chauffeur de maître

La tenue de cap est parfaite, même sur les petites routes de notre essai. Tellement bonne que l'on dépasse un peu les limites permises. Bien entendu, le moteur est souple, et l'Airflow reprend sans rechigner, en prise, à moins de 30 mph (environ 50 km/h). Le pédalier autorise le talon-pointe, mais devant la lourdeur de l'ensemble, posé sur ses grands 7.00 x 16, et avec son essieu avant rigide, ce genre de fantaisie sportive ne semble guère approprié. Un enchaînement de virages pris à allure soutenue fait réfléchir le conducteur, la voiture s'écrasant bruyamment sur





L'énorme volant très vertical, allié à une instrumentation généreuse, donne parfois le sentiment d'être aux commandes d'un avion de ligne des années 30. A bord, ventilation et chauffage ont été l'objet de soins inhabituels pour l'époque.

la roue avant extérieure. Mais on ne conduit pas une limousine six places de 1934 comme une berlinette Alpine. Je ne me risque pas à chercher les limites ultimes de son adhérence... et je sais que l'on m'en sait gré.

Le confort est au-dessus de la moyenne, et le châssis gomme très bien les défauts de la route. En revanche, la direction reste ferme, et le verre bombé du compteur vous renvoie votre image en plein effort. La démultiplication (4,5 tours d'une butée à l'autre) devrait pourtant la rendre plus douce. Et le freinage ? Performant à son réveil, grâce en particulier à la commande hydraulique, les presque deux tonnes de la Chrysler lui chauffent vite les garnitures en usage intensif.

Créée pour véhiculer ses passagers dans le confort et la sécurité, l'Airflow s'acquitte parfaitement de sa tâche. Si vous calquez votre conduite sur celle d'un chauffeur de maître, avec toutes les prévenances dues à vos passagers, elle vous emmènera au bout du monde. En ne manquant pas de susciter la curiosité partout où vous passerez. C'est, désormais, le bon côté de son originalité esthétique. ♦

Tous nos remerciements à Marc Blankaert du Musée de l'automobile de la Colline de la Défense (1, place du Dôme, La Défense 7, 92905 Paris La Défense Cedex, tél. 01 46 92 46 73) où cette voiture est exposée, ainsi qu'à Lionel Bouchard, sellier à Capelle-les-Grand, pour son accueil.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : 8 cylindres en ligne, au-dessus de l'essieu avant. Cylindrée : 4 899 cm³ (299 ci, 82,5 x 114,3 mm d'alésage x course). Vilebrequin sur cinq paliers ; soupapes latérales, culasse en alliage léger. Compression : 6,2 à 1. Allumage par batterie 6 volts, bobine et distributeur. Un carburateur inversé Stromberg. Puissance maxi : 122 ch à 3 400 tr/mn. Consommation : environ 20 l/100 km. Puissance fiscale : 28 CV.

TRANSMISSION : embrayage monodisque à sec. Boîte à trois rapports, première non synchronisée. Overdrive en option

CHÂSSIS-SUSPENSIONS : carrosserie semi-monocoque en acier emboutie soudée sur structure métallique solidaire du châssis. Essieu avant rigide suspendu par ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques à leviers. Essieu arrière rigide suspendu par ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques à leviers. Freins à tambour à commande hydraulique sur les quatre roues. Direction à vis et galet, placée en avant du moteur. Pneus : 7.00 x 16.

DIMENSIONS : empattement : 3,12 m ; voie AV/AR : 1,14 m/1,44 m. Longueur : 5,28 m ; largeur : 1,79 m ; hauteur : 1,78 m. Poids à vide : 1 703 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 140 km/h.

Pour accéder au coffre, ne cherchez pas à démonter la roue de secours : il faut passer par l'intérieur, en soulevant le dossier de la banquette arrière.

Le huit cylindres en ligne est assez conventionnel. Mais ses 122 ch suffisent à animer très convenablement cette grande auto.

